SUPLEMENTO DE Página/12

Año 1 - Nº 40 - Jueves 10 de octubre de 1991

METROPOLIS

REORDENAMIENTO DEL TRANSITO PORTEÑO

Peatones, colectivos, taxis y automóviles se enrollan regularmente en el centro porteño. Para cambiarlo, el control del estacionamiento, la regularización del transporte público y la unificación del flujo vehicular son los tres primeros puntos de un plan de reordenamiento del tránsito que se implementará a través de privatizaciones y concesiones.

LOS AUTOS LOCOS



Cepos y grúas, parquímetros y playas subterráneas, carriles y calles exclusivas para colectivos, nuevas peatonales, autopistas y vías rápidas son algunos de los puntos previstos en el reordenamiento del tránsito en Buenos Aires.

Peatones

TRAN
PES

(Por Pablo Reyero) La reformulación del orden de tránsito prevista por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (MCBA) distingue tres etapas: la licitación de zonas con control del estacionamiento, la regularización del transporte público y la unificación del flujo y circulación vehicular en un sistema concesionado de vías rápidas. Cepos, parquímetros, playas subterráneas y horarios de libre estacionamiento; carriles y calles exclusivas para colectivos con nuevos recorridos; la creación de peatonales, la construcción parcial de autopistas con peaje y la transformación de avenidas en vías rápidas integran el plan de privatizaciones y concesiones para la reforma del Estado.

La guerra de los parquímetros

El 27 de setiembre pasado la Municipalidad puso a la venta los pliegos para licitar el control del estacionamiento en tres nuevas zonas porteñas que incluyen los barrios Norte, Palermo, Belgrano, Once, Caballito y Flores. El sistema será similar al implementado en el macrocentro: mediante cepos bloqueadores y la remoción de vehículos mal estacionados o con el tiempo vencido, se intentará que el usuario utilice los parquímetros y las playas de estacionamiento con tarifas fijadas por la Comuna. "No queremos que se transforme en una actividad monopólica y no pueda ser controlada", enfatiza Jorge Salomoni, subsecretario de Obras y Concesiones de la MCBA, y agrega: "A la vez, pretendemos evitar que el juego entre el cepo y la playa de estacionamiento perjudique al usuario; enviamos al Concejo Deliberante un proyecto de ordenanza para que después de las 21, diversas calles del microcentro —entre ellas la avenida Corrientes—, sean de libre estacionamiento".

En la actualidad hay instalados en el macrocentro unos 2000 parquímetros y 1300 espacios para vehículos en las playas adjudicadas sobre la avenida 9 de Julio a las empresas Sistema de Estacionamiento Computarizado (SEC) y Sistema de Tránsito Ordenado (STO). De la recaudación mensual, el 9 por ciento le corresponde al municipio en concepto de canon. Los cálculos aproximados de ganancia mensual —unos 200.000 dólares— que aparecieron publicados tres meses atrás en un diario capitalino, hoy son desmentidos por los concesionarios. "Cuentan una parte y no la otra, hay muchos gastos técnicos y de explotación... No vamos a dar números respecto del negocio por dos razones: primero, son números confidenciales de la empre-

Los únicos privilegiados son los colectivos

El proyecto de carriles preferenciales y calles exclusivas para los colectivos figura en un convenio firmado el 11 de diciembre de 1990 por el intendente Carlos Grosso y el titular de la Federación Argentina del Transporte Automotor de Pasajeros (FATAP), Luis Carral. El mismo convenio establece el uso de gas natural comprimido (GNC) por los 14.000 colectivos que circulan por el área metropolitana y también la implementación de un nuevo sistema de venta de pasajes a determinar —cospeles, boletos magnéticos o tarjetas electrónicas— que sirva a la vez para los colectivos y subterráneos.

La primera zona donde se fijarán carriles y calles exclusivas para el transporte automotor corresponde al denominado "microcentro ampliado" que abarca las calles comprendidas entre las avenidas Paseo Colón, Leandro N. Alem, Callao, Entre Ríos, Belgrano y la calle Juncal. "Las calles Maipú y San Martín serán exclusivas para colectivos, la calle Bolívar cambiará de sentido para ello, y en el microcentro sólo circularán taxis, convirtiendo así sus calles en peatonales", ejemplifica el ingeniero Alumni, subsecretario de Infraestructura y Transporte de la Municipalidad de Buenos Aires.

En las avenidas Santa Fe, Córdoba, Corrientes, Entre Ríos y Callao existirán carriles exclusivos; la Avenida de Mayo será de doble mano y durante las horas pico sólo podrán transitar colectivos y taxis; las calles Cerrito, Lima, Carlos Pellegrini y Bernardo de Irigoyen tendrán carriles preferenciales; y las calles Santiago del Estero y Talcahuano cambiarán de sentido para absorber a los colectivos que dejarán de pasar por Libertad y Uruguay. Está previsto también solucionar los nudos de tránsito de la calle Carlos Pellegrini a la altura de Libertad, y de la avenida Santa Fe a la altura de Plaza San Martín. Asimismo, la calle Perú a la altura del Concejo Deliberante se transformaría durante los días de semana en peatonal. La calle Tucumán dejaría también de tener circulación de colectivos.

Una vez consensuado el proyecto con las distintas cámaras del transporte automotor afectadas por los cambios de recorridos, comenzarán los trabajos técnicos de girar semáforos, cambiar señalizaciones y paradas. Dichas obras serán efectuadas por las empresas concesionarias del mantenimiento urbano del área. Al mismo tiempo comenzará una campaña de información a los usuarios para que una mañana no se encuentren con la sorpresa de no saber dónde tomar el colectivo.

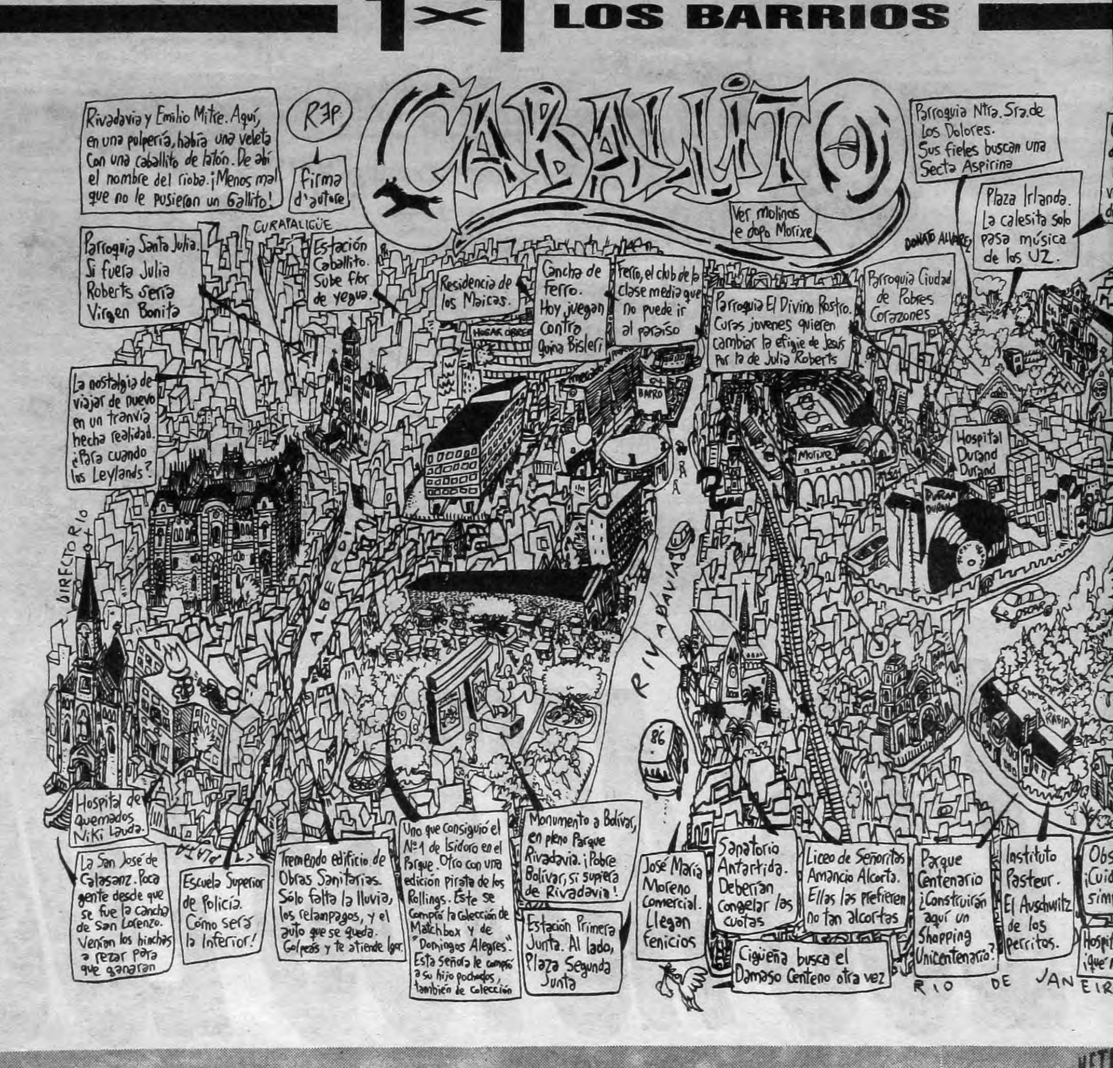
Como antecedentes de los carriles exclusivos pueden nombrarse en Avellaneda la avenida Mitre y en Capital Federal las avenidas Las Heras —entre Callao y Sánchez de Bustamante—, Corrientes y Diagonal Norte, pero la disposición no se cumple en estos casos. En marzo de 1978, el por entonces intendente factual de la ciudad, Osvaldo Cacciatore, tuvo una iniciativa parecida para la zona céntrica que debió dejar sin efecto al poco tiempo por las complicaciones mayores que generó en el tránsito.

1×1 LOS BARRIOS

Mucho antes de que el Camino a San José de Flores consiguiera, a modo de pavimento, adoquines en bruto y trotadoras paralelas para el tranway de tracción animal, apenas solitarios quintones, chacras y baldíos acompañaban el caballito metálico —quizá de bronce, quizá de latón— que hacía de veleta en el almacén-pulpería que el genovés Nicolás Vila instaló, en 1821, cerca de lo que hoy es la esquina de Emilio Mitre y Rivadavia. Alfalfares, huertas y montecillos de árboles frutales comenzaron a ser identificados como de la zona del caballito, y ese fue el origen del nombre del barrio limitado hoy por las avenidas La Plata, Rivadavia, Río de Janeiro, Angel Gallardo, San Martín, Donato Alvarez, Curapaligüe y Directorio, que se jacta —aunque al comienzo era extramuros— de ser el centro geográfico de la ciudad de Buenos Aires.

A lo largo del siglo XIX y durante buena parte del temprano XX, el aire descampado del barrio se fue transformando lentamente, y del desprestigio del baldío surgió el prestigio de las quintas. En los —por entonces— Boulevard La Plata y calle Miró tenían sus residencias nombres importantes de la época: Peralta, Lanteri, Bessio, Giusti, Güiraldes, Devoto, Casanova. Además de apellidos, el barrio contó con otros motivos de fama, como el estilo arquitectónico del Palacio de Videla Dorna —que bajo la forma de tarjeta postal fue conocido, desde 1904, en las principales capitales europeas— y la fallida primera conversación telefónica entre el presidente Julio A. Roca —por entonces instalado en Rivadavia al 4900— y su ministro del Interior, Bernardo de Irigoyen.

Apenas unido con el centro por un tranvía conocido en el barrio como *lingera* por su pobre aspecto, Caballito tuvo que esperar el adoquinado mucho más que su vecino Almagro; sin embargo, resultó superior en su consideración residencial.





Cepos y grúas, parquímetros y playas subterráneas, carriles y calles exclusivas para colectivos, nuevas peatonales, autopistas y vías rápidas son algunos de los puntos previstos en el reordenamiento del tránsito en Buenos Aires.

Peatones, colectivos, taxis, autos

TRANSITO PESADO

(Por Pablo Reyero) La reformulación del orden de tránsito prevista por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (MCBA) distingue tres etapas: la licitación de zonas con control del estacionamiento, la regularización del transporte público y la unificación del flujo y circulación vehicular en un sistema concesionado de vías rápidas. Cepos, parquímetros, playas subterráneas y horarios de libre estacionamiento; carriles y calles exclusivas para colectivos con nuevos recorridos; la creación de peatonales, la construcción parcial de autopistas con peaje y la transformación de avenidas en vías rápidas integran el plan de privatizaciones y concesiones para la reforma del Estado.

La guerra de los parquímetros

El 27 de setiembre pasado la Municipalidad puso a la venta los pliegos para licitar el control del estacionamiento en tres nuevas zonas porteñas que incluyen los barrios Norte, Palermo, Belgrano, Once, Caballito y Flores. El sistema será similar al implementado en el macrocentro: mediante cepos bloqueadores y la remoción de vehículos mal estacionados o con el tiempo vencido, se intentará que el usuario utilice los parquímetros y las playas de estacionamiento con tarifas fijadas por la Comuna. "No queremos que se transforme en una actividad monopólica y no pueda ser controlada", enfatiza Jorge Salomoni, subsecretario de Obras y Concesiones de la MCBA, y agrega: "A la vez, pretendemos evitar que el juego entre el cepo y la playa de estacionamiento perjudique al usuario; enviamos al Concejo Deliberante un proyecto de ordenanza para que después de las 21, diversas calles del microcentro —entre ellas la avenida Corrientes—, sean de libre estacionamiento".

En la actualidad hay instalados en el macrocentro unos 2000 parquímetros y 1300 espacios para vehículos en las playas adjudicadas sobre la avenida 9 de Julio a las empresas Sistema de Estacionamiento Computarizado (SEC) y Sistema de Tránsito Ordenado (STO). De la recaudación mensual, el 9 por ciento le corresponde al municipio en concepto de canon. Los cálculos aproximados de ganancia mensual —unos 200.000 dólares— que aparecieron publicados tres meses atrás en un diario capitalino, hoy son desmentidos por los concesionarios. "Cuentan una parte y no la otra, hay muchos gastos técnicos y de explotación... No vamos a dar números respecto del negocio por dos razones: primero, son números confidenciales de la empresa; segundo, hay una licitación en cierre con características muy similares y cualquier información que demos les va a servir a otros interesados", aclara Raúl Ricciardulli, director de SEC (ver recuadro).

Si bien a ocho meses de implementado el control en el macrocentro las autoridades municipales y los adjudicatarios están conformes por los resultados obtenidos en la descongestión del tránsito, hay usuarios que consideran al sistema arbitrario porque "se dedican más a poner cepos en los autos con parquímetros vencidos que a los mal estacionados". Un cuestionamiento de fondo al sistema lo realiza Juan Carlos Dacosta, secretario de la Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (CEAP), para quien "debe hacerse un uso social y racional de la calzada, que es un bien escaso y muy caro. Si la ciudad de Buenos Aires adolece de problemas de circulación, el estacionamiento en el macrocentro debería continuar prohibido, y no ser legalizado por el simple hecho del pago: en la avenida Santa Fe se han colocado parquímetros entre las paradas de los colectivos. Esto es un negocio privado a costillas del esfuerzo realizado por toda la comunidad".

Por otra parte, la Municipalidad adjudicó durante setiembre la construcción y explotación de 16 nuevas playas de estacionamiento. Una primera etapa prevé la construcción de los estacionamientos ubicados en Esmeralda y Rivadavia, Plaza Roma, Pueyrredón y Santa Fe, Pueyrredón y Corrientes, Santa Fe y Callao y bajo la Autopista 9 de Julio Norte. A diferencia de las concesiones anteriores, el municipio no recibirá canon o porcentaje de la explotación comercial de las playas, debido a que las obras —cuyos costos oscilan entre dos y seis millones de dólares, según el caso— serán financiadas por los particulares. En un máximo de 30 años, los estacionamientos volverán a la comuna, quien de todas maneras se reserva el control actual de las tarifas.

Al andar se hace camino

El control del estacionamiento implementado en el macrocentro se entronca con un proyecto de reorganización del transporte. Mediante un decreto presidencial, también suscripto por el ministro de Economía, Domingo Cavallo, y el intendente Carlos Grosso, se creó la Administración de Transporte en el Area Metropolitana (ATAM), encargada de determinar políticas, sistemas de regulación y tarificación del transporte de colectivos, taxis, subterráneos y trenes. Organismo interjurisdiccional, está conformado por la Secretaría de Transporte de la Nación —cuyo secretario es Del Velle Soria—; la MCBA —representada por Raúl Kalinsky, secretario de Obras y Servicios Públicos—; y el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, que aún no definió su delegación para este directorio. La ATAM "posibilita la participación de la comuna en el diseño de nuevos recorridos de colectivos, la implementación de carriles preferenciales y calles exclusivas, el control de las paradas de taxis y, juntamente con los subterráneos, la creación de un sistema que resuelva definitivamente los problemas del tránsito en el macrocentro", aseguran sus miembros.

Aunque el decreto no contempla a las cámaras de transporte automotor, se formarán consejos asesores con su participación a fin de consensuar el proyecto con las empresas cuyos recorridos sean alterados dentro de un plazo máximo de tres meses. Los cambios previstos afectan fundamentalmente al 35 por ciento de las empresas afiliadas a dos cámaras de transporte automotor, la CEAP y la CETAP, que verán reducidas en un 60 por ciento la circulación de sus unidades por las calles céntricas. "No hay explicaciones concretas del porqué de la alteración de los recorridos. ¿Quién será el beneficiario del uso de la calzada que los colectiveros dejen libres? La mayoría de las líneas afectadas que pasan por el centro y terminan en Retiro, la Aduana o Constitución, durante las horas pico de entrada y salida del personal de oficinas y negocios, sacan a la calle la mayor cantidad de coches para desagotar rápidamente la zona. Cuando todos los colectivos deban circular por calles tan angostas como San Martín o Maipú, se va a generar un embotellamiento nunca visto", previene Dacosta, de la CEAP, y agrega que al implementarse los nuevos recorridos muchas empresas perderán un 30 por ciento de sus ingresos y probablemente dejen de existir ya que la red de transporte automotor en Capital Federal está saturada. "Alguien tiene que pensar en las compensaciones, porque los usuarios se quedarán sin el servicio, habrá nuevos desocupados, y el subterráneo no está en condiciones técnicas de asimilar a los pasajeros del autotransporte", afirma el vocero de la CEAP. Cada día un millón y medio de personas utilizan en el área del macrocentro los 9500 colectivos de las 51 líneas con acceso a la Capital Federal. Al año, la cantidad de usuarios en dicha área supera los 2500 millones, mientras que el subterráneo transporta unos 400 millones de pasajeros en igual tiempo.

El ordenamiento de la trama urbana en función de un diagrama sistémico que reconoce un flujo entrante, otro saliente, y el tránsito vehicular que se recicla continuamente dentro de la ciudad, se complementará con la privatización del transporte subterráneo de Buenos Aires, por un monto de 200 millones de dólares, y de los ferrocarriles, por unos 1200 millones de dólares. Además se prevé la remodelación de grandes y medianos centros de trasbordo, tal el caso de Constitución, Once, Retiro y Belgrano. "El tren cubrirá trechos de media distancia, el subterráneo entrará a las personas en la ciudad, y el colectivo las distribuirá rápidamente en zonas puntuales", grafica Daniel Alumnni, subsecretario de Infraestructura y Transporte de la Municipalidad.

Los únicos privilegiados son los colectivos

El proyecto de carriles preferenciales y calles exclusivas para los colectivos figura en un convenio firmado el 11 de diciembre de 1990 por el intendente Carlos Grosso y el titular de la Federación Argentina del Transporte Automotor de Pasajeros (FATAP), Luis Carral. El mismo convenio establece el uso de gas natural comprimido (GNC) por los 14.000 colectivos que circulan por el área metropolitana y también la implementación de un nuevo sistema de venta de pasajes a determinar —cospeles, boletos magnéticos o tarjetas electrónicas— que sirva a la vez para los colectivos y subterráneos.

La primera zona donde se fijarán carriles y calles exclusivas para el transporte automotor corresponde al denominado "microcentro ampliado" que abarca las calles comprendidas entre las avenidas Paseo Colón, Leandro N. Alem, Callao, Entre Ríos, Belgrano y la calle Juncal. "Las calles Maipú y San Martín serán exclusivas para colectivos, la calle Bolívar cambiará de sentido para ello, y en el microcentro sólo circularán taxis, convirtiendo así sus calles en peatonales", ejemplifica el ingeniero Alumni, subsecretario de Infraestructura y Transporte de la Municipalidad de Buenos Aires.

En las avenidas Santa Fe, Córdoba, Corrientes, Entre Ríos y Callao existirán carriles exclusivos; la Avenida de Mayo será de doble mano y durante las horas pico sólo podrán transitar colectivos y taxis; las calles Cerrito, Lima, Carlos Pellegrini y Bernardo de Irigoyen tendrán carriles preferenciales; y las calles Santiago del Estero y Talcahuano cambiarán de sentido para absorber a los colectivos que dejarán de pasar por Libertad y Uruguay. Está previsto también solucionar los nudos de tránsito de la calle Carlos Pellegrini a la altura de Libertad, y de la avenida Santa Fe a la altura de Plaza San Martín. Asimismo, la calle Perú a la altura del Concejo Deliberante se transformaría durante los días de semana en peatonal. La calle Tucumán dejaría también de tener circulación de colectivos.

Una vez consensuado el proyecto con las distintas cámaras del transporte automotor afectadas por los cambios de recorridos, comenzarán los trabajos técnicos de girar semáforos, cambiar señalizaciones y paradas. Dichas obras serán efectuadas por las empresas concesionarias del mantenimiento urbano del área. Al mismo tiempo comenzará una campaña de información a los usuarios para que una mañana no se encuentren con la sorpresa de no saber dónde tomar el colectivo.

Como antecedentes de los carriles exclusivos pueden nombrarse en Avellaneda la avenida Mitre y en Capital Federal las avenidas Las Heras —entre Callao y Sánchez de Bustamante—, Corrientes y Diagonal Norte, pero la disposición no se cumple en estos casos. En marzo de 1978, el por entonces intendente factual de la ciudad, Osvaldo Cacciatore, tuvo una iniciativa parecida para la zona céntrica que debió dejar sin efecto al poco tiempo por las complicaciones mayores que generó en el tránsito.



Cepos, grúas y otros tormentos

Por cada desbloqueo del cepo se cobran 197.000 australes, cada remoción con grúa cuesta 543.000 australes, una hora —mínimo— de estacionamiento en una playa concesionada por la Municipalidad sale 12.000 australes, la estadía 60.000 australes y el valor de la ficha de parquímetros es de 9200 australes.

Cada empresa —SEC y STO— efectuó una inversión de un millón de dólares al comenzar la concesión en los equipos y la señalización vertical y horizontal de cada sector del macrocentro. También colocaron guard rails de protección en las playas de estacionamiento sobre la avenida 9 de Julio, próxima a convertirse en vía rápida.

SEC tiene a su cargo el estacionamiento de la zona sur del macrocentro, formada por Leandro N. Alem, Paseo Colón, Belgrano, Jujuy, Pueyrredón y Viamonte, excluida. Este sector se caracteriza por una rotación constante de los vehículos. SEC está equipada con 8 grúas, 120 cepos, 4 camionetas bloqueadoras y 4 desbloqueadoras y tiene a su cargo 11 playas de estacionamiento. En junio de 1991 esta empresa realizaba un promedio diario de 230 bloqueos y 100 remociones de vehículos, especialmente en calles de tránsito conflictivo como Corrientes, Bartolomé Mitre, Tucumán y Lavalle.

STO se encarga de la zona norte del macrocentro, es decir, el sector limitado por las calles Viamonte, Pueyrredón, Libertador y Leandro N. Alem; aquí los vehículos que estacionan son más estables. Está equipada con 5 grúas, 150 cepos, 6 camionetas bloqueadoras y 6 desbloqueadoras; y tiene a su cargo 2 grandes playas de estacionamiento. En junio de 1991 este consorcio colocó un promedio de 200 cepos y entre 80 y 90 remociones de vehículos con grúa.

Al tratarse los malos estacionamientos de "contravenciones reparables", el sistema es por definición selectivo pero es personal de la Policía Federal quien determina las infracciones y cobra las multas correspondientes, además de los valores ya mencionados a cargo de los concesionarios. Las empresas se consideran en buenas relaciones porque no se sienten competidoras. "No quiero decir que seamos colegas, pero estamos haciendo lo mismo porque la licitación es una sola y ambos tenemos que cumplirla. Nos conocimos cuando ganamos la licitación y no antes", asegura Raúl Ricciardulli, director de SEC. Por su parte, Marcelo Violante, gerente general de STO, señala que "lo importante es que el sistema después de siete u ocho meses está empezando a demostrar que es útil, nuestros datos muestran sólo un 8 por ciento de reincidentes. ¿Es o no ordenador de la ciudad? Más aún ahora que se van a ampliar las zonas".

LA AUTOPISTA MAS LARGA

Durante el corriente mes, la Municipalidad analizará las ofertas presentadas para la adjudicación en concesión por peaje de la construcción parcial y explotación de la red de autopistas metropolitanas, según la ley 17.520, su modificatoria de la ley 23.696 de Emergencia Administrativa o Reforma del Estado, y el decreto municipal 2460/89 que la reglamenta. Un único concesionario accederá a los derechos de explotación comercial por un lapso de 20 años, y deberá aportar unos 1500 millones de dólares en títulos de la deuda externa más otros 400 millones de dólares que requerirán las obras a realizar. La tarifa del peaje será fijada por la comuna y además recibirá un porcentaje de los ingresos en concepto de cánon. Los títulos de la deuda externa recibidos permitirán destrabar los fondos de coparticipación federal que la ciudad de Buenos Aires no percibe desde 1985 por una deuda contraída por el Estado nacional en tiempos de Cacciatore para la construcción de las autopistas.

Techint, Sade, Sideco Americana, Riva y el Consorcio Covimet —encargado de las obras en la autopista 9 de Julio Norte— son algunas de las empresas interesadas y que se encuentran en tratativas con bancos comerciales privados locales tanto de capital nacional como extranjero, y sucursales locales de entidades extranjeras, para esta licitación. "La construcción de las autopistas que faltan, y su mantenimiento, la transformación en vías rápidas de avenidas que a su vez serán colectoras de la red de autopistas, los sistemas de semaforización, señalización y aperturas de acceso y salida son gastos que deberá efectuar el concesionario", indica Jorge Salomoni, subsecretario de Obras y Concesiones metropolitano.

Además de la transferencia de las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno, que no necesitan obra alguna, se licita el trazado de la autopista 9 de Julio Sur —AV1:S, incluido el Puente Pueyrredón sobre el Riachuelo y sus ramas—; la autopista 9 de Julio Norte —AV1:N y sus prolongaciones por las avenidas Cantilo y Lugones, donde también se instalarán garitas de peaje—; la Vía Rápida AV3 —gratuita, comienza en General Paz y Panamericana, y se extiende por terrenos expropiados entre las calles Holmberg y Donado, hasta la calle La Pampa—; la autopista Lacarra —AU7, incluido el puente sobre el Riachuelo a la altura de Lanús que aún no se ha terminado—; la autopista Dellepiane —incluidas las colectoras laterales—; los corredores de tránsito de las avenidas Bullrich y Juan B. Justo —gratuitas, junto con la profundización del arroyo Maldonado entre las calles Concordia y Santa Fe—; y la Vía Rápida que es continuación de la AU3 —por las avenidas Alvarez Thomas, Forest, Corrientes, las calles Bulnes, Boedo, avenida Sáenz y Presidente Uriburu de Norte a Sur; y Presidente Uriburu, avenida Sáenz, Almafuerte, Virrey Liniers, Billinghurst, avenida Córdoba y Alvarez Thomas, de Sur a Norte— también gratuita. Debe agregarse a las obras la relocalización de la Villa 31 de Retiro mediante la construcción de 1500 viviendas con la correspondiente infraestructura en terrenos municipales.

En una nota publicada el 19 de agosto de 1990 en el suplemento económico de este diario, CASH, se revelaron cifras estimativas del flujo de tránsito: "En la 25 de Mayo y en la Perito Moreno pasan unos 50.000 autos por día, y unos 30.000 en la 9 de Julio Sur; 90.000 son las proyecciones para la 9 de Julio Norte y 10.000 para la autopista Riachuelo. En base a eso se puede decir que cuando comiencen a funcionar todas las garitas, la facturación oscilaría en los 250.000 dólares por día".

1×1 LOS BARRIOS

Mucho antes de que el Camino a San José de Flores consiguiera, a modo de pavimento, adoquines en bruto y trotadoras paralelas para el tranway de tracción animal, apenas solitarios quintones, chacras y baldíos acompañaban el caballito metálico —quizá de bronce, quizá de latón— que hacía de veleta en el almacén-pulpería que el genovés Nicolás Vila instaló, en 1821, cerca de lo que hoy es la esquina de Emilio Mitre y Rivadavia. Alfalfares, huertas y montecillos de árboles frutales comenzaron a ser identificados como de la zona del caballito, y ese fue el origen del nombre del barrio limitado hoy por las avenidas La Plata, Rivadavia, Río de Janeiro, Angel Gallardo, San Martín, Donato Alvarez, Curapaligüe y Directorio, que se jacta —aunque al comienzo era extramuros— de ser el centro geográfico de la ciudad de Buenos Aires.

A lo largo del siglo XIX y durante buena parte del temprano XX, el aire descampado del barrio se fue transformando lentamente, y del desprestigio del baldío surgió el prestigio de las quintas. En los —por entonces— Boulevard La Plata y calle Miró tenían sus residencias nombres importantes de la época: Peralta, Lanteri, Bessio, Giusti, Güiraldes, Devoto, Casanova. Además de apellidos, el barrio contó con otros motivos de fama, como el estilo arquitectónico del Palacio de Videla Dorna —que bajo la forma de tarjeta postal fue conocido, desde 1904, en las principales capitales europeas— y la fallida primera conversación telefónica entre el presidente Julio A. Roca —por entonces instalado en Rivadavia al 4900— y su ministro del Interior, Bernardo de Irigoyen.

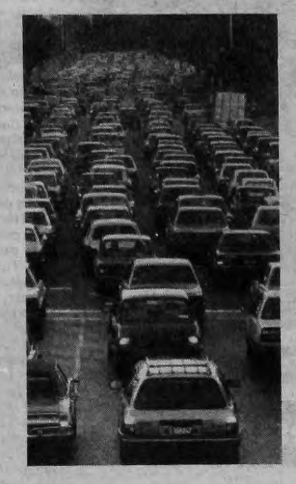
Apenas unido con el centro por un tranvía conocido en el barrio como *lingera* por su pobre aspecto, Caballito tuvo que esperar el adoquinado mucho más que su vecino Almagro; sin embargo, resultó superior en su consideración residencial.

colectivos, taxis, autos

SITO
ADO

sa; segundo, hay una licitación en cierre con características muy similares y cualquier información que demos les va a servir a otros interesados'', aclara Raúl Ricciardulli, director de SEC (ver recuadro).

Si bien a ocho meses de implementado el control en el macrocentro las autoridades municipales y los adjudicatarios están conformes por los resultados obtenidos en la descongestión del tránsito, hay usuarios que consideran al sistema arbitrario porque "se dedican más a poner cepos en los autos con parquímetros vencidos que a los mal estacionados''. Un cuestionamiento de fondo al sistema lo realiza Juan Carlos Dacosta, secretario de la Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (CEAP), para quien "debe hacerse un uso social y racional de la



calzada, que es un bien escaso y muy caro. Si la ciudad de Buenos Aires adolece de problemas de circulación, el estacionamiento en el macrocentro debería continuar prohibido, y no ser legalizado por el simple hecho del pago: en la avenida Santa Fe se han colocado parquímetros entre las paradas de los colectivos. Esto es un negocio privado a costillas del esfuerzo realizado por toda la comunidad''.

Por otra parte, la Municipalidad adjudicó durante setiembre la construcción y explotación de 16 nuevas playas de estacionamiento. Una primera etapa prevé la construcción de los estacionamientos ubicados en Esmeralda y Rivadavia, Plaza Roma, Pueyrredón y Santa Fe, Pueyrredón y Corrientes, Santa Fe y Callao y bajo la Autopista 9 de Julio Norte. A diferencia de las concesiones anteriores, el municipio no recibirá canon o porcentaje de la explotación comercial de las playas, debido a que las obras —cuyos costos oscilan entre dos y seis millones de dólares, según el caso— serán financiadas por los particulares. En un máximo de 30 años, los estacionamientos volverán a la comuna, quien de todas maneras se reserva el control actual de las tarifas.

Al andar se hace camino

El control del estacionamiento implementado en el macrocentro se entronca con un proyecto de reorganización del transporte. Mediante un decreto presidencial, también suscripto por el ministro de Economía, Domingo Cavallo, y el intendente Carlos Grosso, se creó la Administración de Transporte en el Area Metropolitana (ATAM), encargada de determinar políticas, sistemas de regulación y tarificación del transporte de colectivos, taxis, subterráneos y trenes. Organismo interjurisdiccional, está conformado por la Secretaría de Transporte de la Nación —cuyo secretario es Del Velle Soria—; la MCBA —representada por Raúl Kalinsky, secretario de Obras y Servicios Públicos—; y el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, que aún no definió su delegación para este directorio. La ATAM "posibilita la participación de la comuna en el diseño de nuevos recorridos de colectivos, la implementación de carriles preferenciales y calles exclusivas, el control de las paradas de taxis y, juntamente con los subterráneos, la creación de un sistema que resuelva definitivamente los problemas del tránsito en el macrocentro'', aseguran sus miembros.

Aunque el decreto no contempla a las cámaras de transporte automotor, se formarán consejos asesores con su participación a fin de consensuar el proyecto con las empresas cuyos recorridos sean alterados dentro de un plazo máximo de tres meses. Los cambios previstos afectan fundamentalmente al 35 por ciento de las empresas afiliadas a dos cámaras de transporte automotor, la CEAP y la CETAP, que verán reducidas en un 60 por ciento la circulación de sus unidades por las calles céntricas. "No hay explicaciones concretas del porqué de la alteración de los recorridos. ¿Quién será el beneficiario del uso de la calzada que los colectiveros dejen libres? La mayoría de las líneas afectadas que pasan por el centro y terminan en Retiro, la Aduana o Constitución, durante las horas pico de entrada y salida del personal de oficinas y negocios, sacan a la calle la mayor cantidad de coches para desagotar rápidamente la zona. Cuando todos los colectivos deban circular por calles tan angostas como San Martín o Maipú, se va a generar un embotellamiento nunca visto'', previene Dacosta, de la CEAP, y agrega que al implementarse los nuevos recorridos muchas empresas perderán un 30 por ciento de sus ingresos y probablemente dejen de existir ya que la red de transporte automotor en Capital Federal está saturada. "Alguien tiene que pensar en las compensaciones, porque los usuarios se quedarán sin el servicio, habrá nuevos desocupados, y el subterráneo no está en condiciones técnicas de asimilar a los pasajeros del autotransporte'', afirma el vocero de la CEAP. Cada día un millón y medio de personas utilizan en el área del macrocentro los 9500 colectivos de las 51 líneas con acceso a la Capital Federal. Al año, la cantidad de usuarios en dicha área supera los 2500 millones, mientras que el subterráneo transporta unos 400 millones de pasajeros en igual tiempo.

El ordenamiento de la trama urbana en función de un diagrama sistémico que reconoce un flujo entrante, otro saliente, y el tránsito vehicular que se recicla continuamente dentro de la ciudad, se complementará con la privatización del transporte subterráneo de Buenos Aires, por un monto de 200 millones de dólares, y de los ferrocarriles, por unos 1200 millones de dólares. Además se prevé la remodelación de grandes y medianos centros de trasbordo, tal el caso de Constitución, Once, Retiro y Belgrano. "El tren cubrirá trechos de media distancia, el subterráneo entrará a las personas en la ciudad, y el colectivo las distribuirá rápidamente en zonas puntuales'', grafica Daniel Alumnni, subsecretario de Infraestructura y Transporte de la Municipalidad.

ancha de bochas Plaza Irlanda. Juegan teranos IRA.

Parroquia Ntra. Sra. de Buenos Aires. Misa y bailongo. Suenan unos tanguitos en el órgano.

Policlínica Bancaria. Una que no sabe si hacerse un cheque o pagar un cheque

Parroquia Santa Brígida, patrona de la brigidez.

Parroquia del Buen Pastor. Enfrente, templo de la Secta El Lobo

Hospital Naval. Popeye y Langostino internados en el 4º piso

Museo de Ciencias Naturales B. Rivadavia. Batista encontró trabajo.



Cepos, grúas y otros tormentos

Por cada desbloqueo del cepo se cobran 197.000 australes, cada remoción con grúa cuesta 543.000 australes, una hora —mínimo— de estacionamiento en una playa concesionada por la Municipalidad sale 12.000 australes, la estadía 60.000 australes y el valor de la ficha de parquímetros es de 9200 australes.

Cada empresa —SEC y STO— efectuó una inversión de un millón de dólares al comenzar la concesión en los equipos y la señalización vertical y horizontal de cada sector del macrocentro. También colocaron guard rails de protección en las playas de estacionamiento sobre la avenida 9 de Julio, próxima a convertirse en vía rápida.

SEC tiene a su cargo el estacionamiento de la zona sur del macrocentro, formada por Leandro N. Alem, Paseo Colón, Belgrano, Jujuy, Pueyrredón y Viamonte, excluida. Este sector se caracteriza por una rotación constante de los vehículos. SEC está equipada con 8 grúas, 120 cepos, 4 camionetas bloqueadoras y 4 desbloqueadoras y tiene a su cargo 11 playas de estacionamiento. En junio de 1991 esta empresa realizaba un promedio diario de 230 bloqueos y 100 remociones de vehículos, especialmente en calles de tránsito conflictivo como Corrientes, Bartolomé Mitre, Tucumán y Lavalle.

STO se encarga de la zona norte del macrocentro, es decir, el sector limitado por las calles Viamonte, Pueyrredón, Libertador y Leandro N. Alem; aquí los vehículos que estacionan son más estables. Está equipada con 5 grúas, 150 cepos, 6 camionetas bloqueadoras y 6 desbloqueadoras; y tiene a su cargo 2 grandes playas de estacionamiento. En junio de 1991 este consorcio colocó un promedio de 200 cepos y entre 80 y 90 remociones de vehículos con grúa.

Al tratarse los malos estacionamientos de "contravenciones reparables'', el sistema es por definición selectivo pero es personal de la Policía Federal quien determina las infracciones y cobra las multas correspondientes, además de los valores ya mencionados a cargo de los concesionarios. Las empresas se consideran en buenas relaciones porque no se sienten competidoras. "No quiero decir que seamos colegas, pero estamos haciendo lo mismo porque la licitación es una sola y ambos tenemos que cumplirla. Nos conocimos cuando ganamos la licitación y no antes'', asegura Raúl Ricciardulli, director de SEC. Por su parte, Marcelo Violante, gerente general de STO, señala que "lo importante es que el sistema después de siete u ocho meses está empezando a demostrar que es útil, nuestros datos muestran sólo un 8 por ciento de reincidentes. ¿Es o no ordenador de la ciudad? Más aún ahora que se van a ampliar las zonas''.

LA AUTOPISTA MAS LARGA

Durante el corriente mes, la Municipalidad analizará las ofertas presentadas para la adjudicación en concesión por peaje de la construcción parcial y explotación de la red de autopistas metropolitanas, según la ley 17.520, su modificatoria de la ley 23.696 de Emergencia Administrativa o Reforma del Estado, y el decreto municipal 2460/89 que la reglamenta. Un único concesionario accederá a los derechos de explotación comercial por un lapso de 20 años, y deberá aportar unos 1500 millones de dólares en títulos de la deuda externa más otros 400 millones de dólares que requerirán las obras a realizar. La tarifa del peaje será fijada por la comuna y además recibirá un porcentaje de los ingresos en concepto de cánon. Los títulos de la deuda externa recibidos permitirán destrabar los fondos de coparticipación federal que la ciudad de Buenos Aires no percibe desde 1985 por una deuda contraída por el Estado nacional en tiempos de Cacciatore para la construcción de las autopistas.

Techint, Sade, Sideco Americana, Riva y el Consorcio Covimet —encargado de las obras en la autopista 9 de Julio Norte— son algunas de las empresas interesadas y que se encuentran en tratativas con bancos comerciales privados locales tanto de capital nacional como extranjero, y sucursales locales de entidades extranjeras, para esta licitación. "La construcción de las autopistas que faltan, y su mantenimiento, la transformación en vías rápidas de avenidas que a su vez serán colectoras de la red de autopistas, los sistemas de semaforización, señalización y aperturas de acceso y salida son gastos que deberá efectuar el concesionario'', indica Jorge Salomoni, subsecretario de Obras y Concesiones metropolitano.

Además de la transferencia de las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno, que no necesitan obra alguna, se licita el trazado de la autopista 9 de Julio Sur —AV1:S, incluido el Puente Pueyrredón sobre el Riachuelo y sus ramas—; la autopista 9 de Julio Norte —AV1:N y sus prolongaciones por las avenidas Cantilo y Lugones, donde también se instalarán garitas de peaje—; la Vía Rápida AV3 —gratuita, comienza en General Paz y Panamericana, y se extiende por terrenos expropiados entre las calles Holmberg y Donado, hasta la calle La Pampa—; la autopista Lacarra —AU7, incluido el puente sobre el Riachuelo a la altura de Lanús que aún no se ha terminado—; la autopista Dellepiane —incluidas las colectoras laterales—; los corredores de tránsito de las avenidas Bullrich y Juan B. Justo —gratuitas, junto con la profundización del arroyo Maldonado entre las calles Concordia y Santa Fe—; y la Vía Rápida que es continuación de la AU3 —por las avenidas Alvarez Thomas, Forest, Corrientes, las calles Bulnes, Boedo, avenida Sáenz y Presidente Uriburu de Norte a Sur; y Presidente Uriburu, avenida Sáenz, Almafuerte, Virrey Liniers, Billinghurst, avenida Córdoba y Alvarez Thomas, de Sur a Norte— también gratuita. Debe agregarse a las obras la relocalización de la Villa 31 de Retiro mediante la construcción de 1500 viviendas con la correspondiente infraestructura en terrenos municipales.

En una nota publicada el 19 de agosto de 1990 en el suplemento económico de este diario, CASH, se revelaron cifras estimativas del flujo de tránsito: "En la 25 de Mayo y en la Perito Moreno pasan unos 50.000 autos por día, y unos 30.000 en la 9 de Julio Sur; 90.000 son las proyecciones para la 9 de Julio Norte y 10.000 para la autopista Riachuelo. En base a eso se puede decir que cuando comiencen a funcionar todas las garitas, la facturación oscilaría en los 250.000 dólares por día''.



PASEN Y VEAN
(entrada gratuita o modesta)

CENTRO CULTURAL RECOLETA
Junín 1930
EXPOSICIONES
• *Guernica, legado Picasso.* Fotografías de los bocetos y obras preparatorias del *Guernica*. En la Sala 18, hasta el próximo 13 de octubre y en el horario de 14 a 21 entre martes y viernes y de 10 a 21 los sábados, domingos y feriados.
• *Dibújala de nuevo, cariño.* Dibujantes de la revista *Fierro* exponen dibujos y pinturas. En la Sala 1, hasta el 13 y en el mismo horario.
• *González, Iannuella, Krasmanski - Pinturas.* Técnica mixta en la Sala 2 y hasta el próximo 13, en el horario habitual.
• *1939-1945.* Oleos de Alejandro Vainstein en la Sala de Situación, hasta el próximo 27 y en el horario habitual.
• *A plena luz*, tallas en madera de Ana Chacra. En el Patio de los Naranjos, hasta el próximo 27 y en el mismo horario.
• *Graciela Paats, pinturas.* Acrílicos en la Sala 11, hasta el próximo 27 y en el horario habitual.
• *Demandas y ausencias*, acrílico sobre tela de Gustavo Annarumma. En la Sala Primer Espacio A y B, hasta el próximo 27 y en el mismo horario.
• *Recuerdos de adentro*, dibujos de Laura Milani. En la Sala Primer Espacio C, hasta el próximo 27 y en el horario habitual.
TEATRO
• *Bando-Neón*, obra del Grupo Tres por Uno, bajo la dirección de Mónica Silver. El viernes y el sábado a las 21, en el Auditorium.
ESPACIO NIÑO
• *Un circo para imaginar*, de Beatriz Iacoviello, con dirección de Ricardo Miguelez e interpretación del grupo Pepe Biondi.
En el Patio del Aljibe, el sábado y el domingo, con dos funciones cada día: a las 15.30 y a las 16.30.
• *La ciudad de Genteseria*, obra del Grupo Los Calandracas. El sábado a las 17, en el Patio de la Fuente.

CENTRO CULTURAL GENERAL SAN MARTIN
Sarmiento 1551
TEATRO
• *Página 19*, obra de Maximiliano Paz dirigida por Ricardo Sverdlick que vuelve a escena durante octubre, todos los viernes y sábados a las 21.30 y los domingos a las 19.30 en la Sala Enrique Muiño.
• *El duende del obelisco*, sainete posmoderno escrito y dirigido por Manuel Maccarini. Los viernes y los sábados a las 19 y los domingos a las 21.30, en la Sala Enrique Muiño.
• *Cachorros*, versión de un cuento de Horacio Quiroga escrita por Federico y Carlos Ovejero, interpretada por el grupo Jupi-Nuky. Todos los domingos a las 18 en la Sala Juan Bautista Alberdi.
• *Colmo de bomberos*, actores, títeres y clowns según el libro de Silvia Nión, la dirección de Guillermo Cacace y la intepretación del grupo V-Oletos. Todos los domingos a las 16, en la Sala Juan Bautista Alberdi.
CINE
• *Cineclub Infantil*, películas y cortos para niños que seleccionan Víctor Iturralde y Rosario Luna. Los sábados a las 18 en la Sala Juan Bautista Alberdi.
MUSICA
• *Simplemente Mozart*, homenaje al compositor en el bicentenario de su muerte, a través de un espectáculo dirigido por Fabián Mecle, con la coordinación musical de Alejandro Martínez, en el que se mezclan fragmentos de *Don Giovanni, Cosi Fan Tutte, La clemanza di Titto* y *Las bodas de Fígaro*, entre otros. Mañana a las 21, en la Sala Juan Bautista Alberdi.

TEATRO MUNICIPAL GENERAL SAN MARTIN
Corrientes 1530
TEATRO
• *Los invertidos*, de José González Castillo en adaptación de Alberto Ure, a cargo también de la dirección. Con la actuación de Antonio Grimau, Cristina Banegas, Tony Vilas y elenco. En la Sala Casacuberta, martes y miércoles a las 21.30, jueves, viernes y sábados a las 22.30
• *Hamlet, La guerra de los teatros*, de William Shakespeare en adaptación de Ricardo Bartís, a cargo también de la dirección. Desde su estreno, mañana, en la Sala Cunill Cabanellas a las 22.30 entre jueves y sábados y a las 20.30 los domingos.
• *Confesiones de una sirvienta*, de Hermann Broch, con dirección de Emilio Alfaro. En la Sala Casacuberta, a las 20.30 entre jueves y domingos.
• *El Gran Circo Criollo*, de Ariel Bufano, por el Grupo de Titiriteros del TMGSM, bajo la dirección de Bufano. Los sábados y los domingos a las 15, en la Sala Martín Coronado.
DANZA
• *Cuarto Programa del Ballet Contemporáneo del TMGSM*, con la dirección de Doris Petroni y Oscar Araiz. Se presentan las coreografías *Noche de ronda* y *El carnaval de los animales*, de Araiz. Los sábados y los domingos a las 20, en la Sala Martín Coronado.
CINE
• Ciclo de *Grandes reposiciones*, que la Cinemateca Argentina organiza en la Sala Leopoldo Lugones, según la siguiente agenda: hoy, *Navigator*, de Vincent Ward; mañana *Zoo*, de Peter Greenaway; el sábado 12 y el domingo 13 *Has lo correcto*, de Spike Lee; el lunes 14 *Todo en una noche*, de Mika Kaurismaki; el martes 15 *Salaam Bombay*, de Mira Nair; el miércoles 16 *Mucho más que un crimen*, de Costa Gavras. Con cuatro funciones diarias: a las 15, a las 17.30, a las 20 y a las 22.30.
MUSICA
• *Cuarteto de cuerdas de la Universidad de La Plata*, el domingo a las 19 en el Hall Central, con la organización del Centro de Divulgación Musical (CDM).

COMPLEJO TEATRAL ENRIQUE SANTOS DISCEPOLO
TEATRO PRESIDENTE ALVEAR
Corrientes 1659
• *Ballet Nacional Argentino*, con Santiago Ayala (El Chúcaro) y Norma Viola, además de los artistas invitados Chango Nieto y Ricardo Chiqui Pereyra. Los martes a las 21.
• *Danzando en el Discépolo*, ciclo permanente de danza que coordinan Norma Binaghi y Omar Berti. Los miércoles a las 21.
• *La Cenicienta y otros cuentos*, coreografías de Norma Binaghi y Esther Ferrando, a cargo también de la dirección, que integran un espectáculo de ballet para niños. Los sábados y los domingos a las 17.30.
TEATRO DE LAS PROVINCIAS
Córdoba 6056
• *De todo un poco y un poco de todo*, creación colectiva del grupo de la Tercera Edad del Programa de Acción Social de la Municipalidad. Los sábados a las 18.

MUSEOS MUNICIPALES
MUSEO DEL CINE PABLO DUCROS HICKEN
Sarmiento 2573
• Muestra permanente: *Afiches del cine argentino, Cine sonoro del patrimonio del museo* (cámaras y proyectores), *Vestuario del cine nacional del presente al pasado*. De lunes a viernes entre las 9 y las 16.
MUSEO DE ESCULTURAS LUIS PERLOTTI
Pujol 649
• *Caricaturas sobre Luis Perlotti*, muestra colectiva. De martes a sábados entre las 16 y las 20, en la sede del museo.
MUSEO DE ARTE HISPANOAMERICANO ISAAC FERNANDEZ BLANCO
Suipacha 1422
• *Pintura virreynal de México*, hasta el 20 de octubre, de martes a domingo entre las 14 y las 19.
MUSEO DE LA CIUDAD
Alsina 412
• *En Buenos Aires brillan los azulejos de la historia porteña*, de lunes a viernes entre las 9 y las 13.

VARIETE
• *Túneles coloniales, Aula Magna y Observatorio Astronómico del Colegio Nacional de Buenos Aires, Sala de Representantes* y otros rincones de la Manzana de las Luces son los puntos a recorrer en las visitas guiadas que los sábados y los domingos a las 15 y a las 17 organiza el Instituto de Investigaciones Históricas de la Manzana y que parten de Perú 272.
• El Teatro Bululú (Rivadavia 1350) anuncia su programación —gratuita pero con gorra— para este fin de semana: mañana, a als 21 *Tres mujeres al hilo*, por el grupo Envergadura, a las 22 *Gaia New Age y el Salvabache*, a las 23.15 *Polvos mágicos* por el grupo Las mil y una noches, a la 0.30 *Hagámoslo de a cuatro*, por el grupo Círculo Vicioso, a la 1.30 *Historias de colectivos*; el sábado, a las 21 *Don Juan o el infierno de la sexualidad*, de Marco Denevi, a las 22 *Poca cosa*, de Antonio Dal Masseto, a las 23.15 *Haciéndose la del monólogo*, con el **Sátira/12** Carlos Guarnerio, a la 0.30 *Muchas pelucas para un solo calvo*, a la 1.30 *¿Usted se cayó o lo tiraron?*, con Luis Mazzeo; y a las 2.30 *Hoy puede ser un gran día*, con el relator cómico de la Típica el Leve Ascenso; el domingo, a las 19, *Secretando adrenalina*, por el grupo Maldita la Gracia, a las 20 *Con las manos libres*, música y poesía y a las 21.30 *Nosotras las más piores de todas* por el grupo Carmelitas Desnudas.
• *La Calle de los Títeres*, parte del Programa Cultural en Barrios que en Barracas, más precisamente en Baigorri y Caseros, realiza todos los domingos desde las 15 talleres participativos para chicos y a partir de las 16 ofrece funciones de títeres.
• *Feria de Mataderos*, artesanías y tradiciones populares en la Recova del Mercado de Hacienda (Lisandro de la Torre y Avenida de los Corrales), todos los domingos de 11 a 19. Además de los talleres, los juegos típicos y las destrezas gauchescas. Este domingo 13 se ofrecerá un festival folklórico dedicado al *Canto a América Indígena*, con Leda Valladares, Llajtaymanta, Miguel y Anahí, Los Inti Pachurim y el grupo de danza Amerindia.
• *Festival García Márquez*, ciclo de seis películas producidas por Televisión Española e International Network Group sobre la serie *Amores difíciles*, de Gabriel García Márquez, y *Un señor muy viejo con unas alas enormes*, de Fernando Birri, organizado por el Instituto de Cooperación Iberoamericana, **Página/12**, la Fundación Crecer y Crear, Telefónica Argentina y TVE. Desde hoy hasta el miércoles, en el Cine Alfil (Corrientes 1753), según esta agenda: hoy, *Cartas del parque*; mañana, *Milagro en Roma*; el sábado 12, *Un domingo feliz*; el domingo 13, *El verano de la señora Forbes*, el lunes 14, *Yo soy el que tú buscas*; el martes 15, *Fábula de la bella palomera*; y el miércoles 16 el film de Birri.